SENADO SECRETARIA DIRECCION GENERAL DE COMISIONES	XLIVa. LEGISLATURA PRIMER PERIODO
COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS	DISTRIBUIDO Nº 89 DE 1995
ABRIL DE 1995	SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

VISITA DEL MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 5 DE ABRIL DE 1995

A S I S T E N C I A

Preside : Señor Senador Dante Irurtia

Miembros : Señores Senadores José Andújar, Marina Arismendi, Sergio Chiesa, Albérico César Segovia y Orlando Virgili

Invitados especiales : Señores Ministro y Subsecretario de Transporte y Obras Públicas y asesores, ingeniero Lucio Cáceres, ingeniero Conrado Sarrentino, arquitecto Jorge García Carrere, ingeniero Agustín Aguerre, ingeniero Luis Loureiro, ingeniero Yamandú Risso Brum, escribano Alberto F. Peña y doctora María Laura Rey Moreno

Secretario : Señor Julio Méndez Vila

Ayudante de Comisión : Jaime Gallinal

It.

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 34 minutos)

La Comisión agradece la presencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, así como la del señor Subsecretario y Directores de esa Cartera y expresa que es su deseo mantener un permanente contacto e intercambio de opiniones en lo que respecta a la mejor organización en un tema tan importante para el país.

Cedemos gustosamente el uso la palabra al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO.- Señor Presidente, señores integrantes de la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado: es nuestra aspiración mantener, durante los próximos años, un diálogo fluido. Nuestro Ministerio está integrado por el equipo que ha concurrido hoy a esta Comisión a los efectos de que los señores senadores conozcan cuáles son sus respectivas áreas de competencia.

Seguramente, los años venideros serán difíciles en materia de transporte y obras públicas, tanto en lo que respecta a estas últimas, puesto que habrá que volcar en ellas importantes recursos, como en lo que tiene que ver con la operación del transporte, que atravesará una situación muy especial con la incorporación de nuestro país al MERCOSUR y las implicancias que de ello se deriven.

Hemos conformado un equipo de personal técnico altamente calificado y muy experiente en sus diversas áreas.

El señor Subsecretario ya ha desempeñado este cargo en la Administración pasada. Anteriormente, ha actuado como Director Nacional de Transporte y luego, durante más de veinte años ha recorrido toda la jerarquía de la Cartera, desde su ingreso como ingeniero hasta ocupar la Inspección General. Es decir que se trata de una persona que aportará a este equipo joven el aplomo de su experiencia.

La señora Directora General del Ministerio, doctora María Laura Rey de Algorta, abogada, formó parte del Cuerpo estable jurídico de la Cartera y se desempeñó como Subdirectora de la Asesoría Letrada hasta que pasó a cumplir su función en la

Administración Nacional de Puertos como Asesora de su Directorio y posteriormente como integrante del mismo, lo cual duplica sus méritos para integrar este equipo. El ingeniero Yamandú Risso Brum, Director Nacional de Transporte, es un técnico de larga trayectoria en materia de transporte, en particular en lo relativo a pasajeros y transporte urbano, ya que ha prestado funciones en la Intendencia Municipal de Montevideo durante muchos años. Asimismo, ha sido Director Nacional de Transporte por Carretera y ocupa actualmente la Dirección Nacional de Transporte.

Quiero también mencionar --porque sería muy largo realizar una presentación curricular completa de cada uno-- que todos hemos actuado dentro y fuera del país como asesores de organismos internacionales o de otros gobiernos.

El Escribano Peña es Director del Registro Nacional de Empresas de Obras Públicas y forma parte del "staff" normal del Ministerio. Anteriormente, perteneció al Departamento Notarial y luego pasó a ocupar esta Dirección registral, donde se maneja la capacidad constructora del país.

Por su parte, el Ingeniero civil Luis Loureiro, ha desempeñado tareas vinculadas con tres de los más grandes contratos que se han celebrado en el país en los últimos tiempos: Salto Grande, Palmar y la Represa de Paso Severino. Se trata de un hombre que ha tenido mucho que ver con el tema obras e hidrografía.

Hasta el momento en que se incorporó a nuestro equipo, había sido Jefe de la División Planeamiento de la Administración de Obras Sanitarias del Estado. Es decir que también posee una formación y una experiencia afines a la Dirección Nacional de Hidrografía, cuyo cometido es precisamente atender los temas vinculados a los puertos y a la administración del recurso hídrico en el país. En este momento, la Dirección Nacional de Vialidad está ocupada por el ingeniero Agustín Aguerre, que no obstante su juventud ha tenido la posibilidad de acumular experiencia y ha realizado cursos de postgrado, lo que fortalece su perfil. Hace diez años ingresó como ingeniero de la citada Dirección, desempeñó su Secretaría técnica, posteriormente fue Director de Obras de la Intendencia de Río Negro y Secretario Técnico Ejecutivo de

ésta. A su vez, tuvo una formación complementaria a través de una maestría en administración realizada en Inglaterra. Ha sido también ingeniero de una importante empresa constructora de plaza y recientemente se ha desempeñado como gerente de otra vinculada también a la actividad de la construcción.

Además, nos acompaña el Arquitecto García Carrere, Director Nacional de Arquitectura, quien ha sido empresario, estuvo vinculado a la actividad privada y ha participado en el sector gremial, ya que fue prosecretario de la Cámara de la Construcción. Quiere decir que no solo conoce la óptica propia del empresario, sino también la general de lo que tiene que ver con el tema de la arquitectura.

En estos momentos, no nos acompaña el Ingeniero Bértola, Director de Topografía, quien en la Administración anterior se desempeñó en el cargo de Director General de Catastro. Asimismo, fue profesor universitario; seguramente el agrimensor Segovia sabrá de quién se trata, ya que es una persona muy conocida.

Quería presentar a todos los integrantes de la delegación, porque seguramente se van a plantear diversos temas y será muy útil que se esté en contacto con los responsables de las áreas respectivas. Este era el objeto de esta primera reunión, aunque sería bueno aprovechar esta oportunidad para que los señores senadores conozcan cuáles son los lineamientos de nuestra política de obras públicas y de transporte.

En cuanto al tema del transporte, me gustaría hacer una discriminación entre lo que es la operación del transporte y su infraestructura. Estos son los dos grandes conjuntos sobre los cuales tenemos competencia.

En primer lugar, con relación a la operación del transporte, debemos discriminar los distintos modos: carretero, ferroviario, fluvio-marítimo con sus estaciones terminales y aéreo. De estos cuatro, el aéreo es el que no está dentro de las competencias del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ni directa ni indirectamente, ya que está radicado en el Ministerio de Defensa Nacional. El único tema referente a este modo de transporte y que está vinculado al Ministerio de Transporte es el que tiene que ver con la empresa PLUNA. Por otro lado, y en lo que hace a esa dependencia administrativa que tienen los Entes Autónomos, puedo decir que tenemos

jurisdicción sobre AFE y ANP. A veces estos son elementos superfluos, pero creo que cuando hablemos acerca de las distintas líneas de acción, se podrá entender el relacionamiento que ellos tienen con esos organismos.

En cuanto al tema del transporte por carretera, es preciso diferenciar dos tipos: el de carga y el de pasajeros. Sobre el primero, puedo decir que tenemos un transporte interno de carga, que se caracteriza por un alto costo, un alto precio de venta, que está vinculado a problemas de estructura de las empresas, a flotas excesivamente viejas, insumos caros que determinan que debamos enfocar el transporte interno hacia la competitivad como insumo de la producción general. O sea que debemos mejorar la competitividad del transporte para ayudar a la de la producción uruguaya.

En lo que corresponde al transporte internacional de carga, también tendríamos que darle una competitividad al de bandera uruguaya. Las situaciones en Argentina, Brasil y Paraguay son distintas y determinan lo que llamamos asimetrías laborales, tributarias y reglamentarias. No es la misma condición la que se le exige a un transportista internacional, en materia reglamentaria en Brasil o en nuestro país; tampoco es la misma la situación que se presenta en Argentina o en Uruguay. Esto también sucede a nivel laboral, puesto que los niveles salariales y los aportes a la seguridad social son diferentes, lo que determina que las condiciones de competencia lo sean.

Otro tema que seguramente trataremos en estos años es el de las asimetrías de tipo económico, como por ejemplo las relacionadas con el acceso a nuevas unidades. Todas esas asimetrías determinan la necesidad de que tengamos competitividad de la bandera uruguaya en el transporte internacional.

En lo que tiene que ver con el transporte nacional de pasajeros, nuestra preocupación está concentrada en una situación de mercado en la que, fundamentalmente, identificamos una sobreoferta muy importante frente a una demanda prácticamente poco flexible, ya que la gente viaja sin tomar en cuenta el precio o la cantidad de servicios. Debido a la licitación de las líneas de ONDA o por la renovación de la flota, nos encontramos frente a una situación de sobreoferta que termina repercutiendo en una disminución de los

coeficientes de ocupación de las unidades, o sea que la cantidad de pasajeros que viaja en cada uno de los servicios comienza a reducirse. Como ese es un elemento relacionado con la tarifa empieza a darse un proceso progresivo de presión para el alza de ésta. La tarifa original preveía un coeficiente de ocupación de un 70%, cifra que se ha visto reducida en la tarifa actual a un 65%. Además, de acuerdo con la información que recibimos de un 5% de impuesto sobre el producido bruto de las empresas, nos encontramos ante un 55% de ocupación.

Por lo tanto, esta situación determina que tendremos una presión de incremento de tarifas o, de lo contrario, las empresas no harán las amortizaciones de su flota renovada y dentro de un tiempo volverán a pedir al Estado que se haga una renovación de la flota porque la existente se verá amortizada al transportar poca cantidad de pasajeros. Si el Estado no accede a hacerla, terminaremos con una calidad de servicio inferior.

En consecuencia, el tema de la sobreoferta de transporte nos preocupa particularmente, porque entendemos que es principal en materia de transporte de pasajeros.

Seguramente, algunos de los episodios que hemos visto en los últimos días, en definitiva, terminan vinculados al tema de la sobreoferta de transporte. Esta es una cuestión de principal preocupación y pensamos que hay que tratar de lograr una racionalización, en primera instancia, por la vía del convencimiento de las propias empresas. En segundo lugar, deberían tomarse medidas más persuasivas de tipo tributario. Por último, si realmente no notamos un cambio, sería necesario llegar a la adopción de medidas de tipo administrativo.

Con relación al tema de la infraestructura del transporte por carretera, el Uruguay tiene el privilegio de contar con la red vial más densa de América Latina, producto de sucesivos gobiernos. Desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de don Tomás Berreta en adelante, la red vial del Uruguay -- tanto la nacional como la departamental-- se ha ido extendiendo y hoy en día existen alrededor de 8.500 kilómetros de red nacional y unos 62.000 kilómetros de red departamental. En números primarios, eso determina que hay 70.000 kilómetros de red en 174.000 kilómetros de territorio sólido, si descontamos los espejos de agua. De esa forma, tenemos un kilómetro de carretera cada dos kilómetros cuadrados de superficie. Haciendo

un modelo matemático simplificado, observamos que en promedio para todo el país a no menos de un kilómetro de distancia hay un camino de acceso.

Si bien esa es una situación de la que el país debe enorgullecerse por lo que significa la accesibilidad al territorio que tiene la población vinculada al sistema viario, también implica un desafío sumamente importante por cuanto hay que mantener esa extensa red de caminos, tanto departamentales como nacionales. En ese sentido, analizando la evolución presupuestal del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y, particularmente, la del organismo vinculado a la infraestructura que es la Dirección Nacional de Vialidad, vemos que frente a un Producto Bruto Interno que en los últimos años ha pasado de U$S 8.000:000.000 a U$S 16.000:000.000, el presupuesto destinado a la mencionada Dirección se ha mantenido constante. Todos sabemos que si algo se ha mantenido constante en dólares en los últimos años es porque ha perdido valor adquisitivo en el número de unidades de infraestructura comprada o mantenida. Por lo tanto, entendemos que estamos ante un proceso de deterioro del patrimonio vial del país y creemos que debemos revertirlo, contando con mayores recursos, así como racionalizando nuestro gasto interno.

En cuanto al transporte ferroviario, nuestro Ministerio está relacionado a él a través de AFE, ente autónomo al que en este momento le prevemos un futuro sumamente interesante en materia de transporte de carga, fundamentalmente, relacionado con la producción forestal y con la posibilidad de integración del ferrocarril uruguayo con el ferrocarril Urquiza como elemento de integración del transporte y canalizador de la producción de la mesopotamia argentina hacia las terminales portuarias del Uruguay.

El tema forestal en los próximos años será fundamental. Hoy en día al pasar por la rambla vemos los vagones llenos de madera y apenas estamos sacando 300.000 metros cúbicos por año. En 1997, se estarán sacando 2:000.000 de metros cúbicos por año. Eso implica todo un desafío de adecuación de la infraestructura del transporte en general.

Pensamos que la infraestructura del transporte ferroviario puede tener un gran rol si se logra una operativa fluida que permita llevar el servicio adentro de los montes; si fuera necesario realizar trasbordos entre distintos medios

un modelo matemático simplificado, observamos que en promedio para todo el país a no menos de un kilómetro de distancia hay un camino de acceso.

Si bien esa es una situación de la que el país debe enorgullecerse por lo que significa la accesibilidad al territorio que tiene la población vinculada al sistema viario, también implica un desafío sumamente importante por cuanto hay que mantener esa extensa red de caminos, tanto departamentales como nacionales. En ese sentido, analizando la evolución presupuestal del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y, particularmente, la del organismo vinculado a la infraestructura que es la Dirección Nacional de Vialidad, vemos que frente a un Producto Bruto Interno que en los últimos años ha pasado de U$S 8.000:000.000 a U$S 16.000:000.000, el presupuesto destinado a la mencionada Dirección se ha mantenido constante. Todos sabemos que si algo se ha mantenido constante en dólares en los últimos años es porque ha perdido valor adquisitivo en el número de unidades de infraestructura comprada o mantenida. Por lo tanto, entendemos que estamos ante un proceso de deterioro del patrimonio vial del país y creemos que debemos revertirlo, contando con mayores recursos, así como racionalizando nuestro gasto interno.

En cuanto al transporte ferroviario, nuestro Ministerio está relacionado a él a través de AFE, ente autónomo al que en este momento le prevemos un futuro sumamente interesante en materia de transporte de carga , fundamentalmente, relacionado con la producción forestal y con la posibilidad de integración del ferrocarril uruguayo con el ferrocarril Urquiza como elemento de integración del transporte y canalizador de la producción de la mesopotamia argentina hacia las terminales portuarias del Uruguay.

El tema forestal en los próximos años será fundamental. Hoy en día al pasar por la rambla vemos los vagones llenos de madera y apenas estamos sacando 300.000 metros cúbicos por año. En 1997, se estarán sacando 2:000.000 de metros cúbicos por año. Eso implica todo un desafío de adecuación de la infraestructura del transporte en general.

Pensamos que la infraestructura del transporte ferroviario puede tener un gran rol si se logra una operativa fluida que permita llevar el servicio adentro de los montes; si fuera necesario realizar trasbordos entre distintos medios

de transporte, seguramente, la competitividad del ferrocarril disminuiría. Es por eso que el ferrocarril debería ser muy ágil o tener medios para lograrlo y así poder responder a la demanda de los forestadores que estén cambiando sus chacras o llevando los desvíos de las vías hacia adentro de los montes.

En números muy gruesos y preliminares, pensamos que si al transporte forestal canalizado a través de la red vial que está prevista para la comunicación habitual de nuestro país -- que implica embarcar un camión de ganado o conectar centros poblados para tener acceso a la salud; a la cultura, al relacionamiento o al abastecimiento que, en definitiva, no es un transporte de carga--, le incorporamos una carga forestal pesada, tendremos como consecuencia el deterioro de la red vial. Sin embargo, tenemos una infraestructura ferroviaria diseñada para soportar cargas importantes que puede canalizar esa producción. En consecuencia, creemos que es necesario tener un programa de inversiones que permita potenciar al ferrocarril, eliminando los problemas de descarrilamiento que hoy en día tiene y logrando, en definitiva, un transporte barato hacia las terminales portuarias.

Tenemos que potenciar hacia el Uruguay esa interconexión que tenemos con Argentina. Podemos decir que, al mismo tiempo, se trata de una expectativa y de una amenaza. Es una expectativa en la medida en que podamos canalizar parte de la producción argentina hacia nuestro país y es una amenaza porque, de la misma forma, esa misma red interconectada puede ser canalizada hacia Argentina. Creemos que debemos transformar las amenazas en expectativas y estas últimas en certezas. En este sentido, estamos pensando en una política de comercialización muy fuerte del ferrocarril hacia el mercado argentino. Por supuesto, también será necesario realizar modificaciones en la gestión del ferrocarril para que pueda adaptarse a todos los elementos de los que hemos estado hablando. Una empresa no puede pasar de transportar el 5% de la carga nacional a llevar el 30% de ella si no se implementa un cambio sustancial en su organización interna.

Por otro lado, en relación con el transporte fluvial y marítimo y las terminales portuarias, debemos abordar, por un lado, el tema de los canales de navegación; por otro, el de las propias terminales y también la cuestión relacionada con los operadores del sistema fluvio marítimo.

En lo que respecta a la operación del transporte fluvio

marítimo, cabe señalar que estamos identificando un mercado potencial que desde hace seis o siete años ha despertado nuestro interés, si bien ha tenido dificultades para poder desarrollarse. Me refiero, concretamente, al mercado de la hidrovía, que está vinculado a lo que es el este boliviano, todo Paraguay y los estados de Mato Grosso del Sur y del Norte; también abarca, lateralmente, los estados de Rondónia, Acre y otras partes de Brasil. Esa zona mediterránea es fundamentalmente productora de soja pero también es, potencialmente, una región mineralera, aunque hoy en día en volúmenes reducidos.

Toda esta producción del interior de Brasil y de Paraguay sale actualmente a los puertos de Santos y de Paranaguá. El flete carretero y el ferroviario entre las zonas mediterráneas de Brasil o de Paraguay han estado tradicionalmente subsidiados.

La política económica llevada adelante por Brasil hace pensar que existe transparencia en los precios de la economía; por lo tanto, se han empezado a implementar aumentos tarifarios en los fletes en Brasil. En la medida en que el precio de éstos va subiendo, los productores del interior del Brasil y de Paraguay se encuentran frente a la disyuntiva de que su producción no tenga ubicuidad, es decir, que no pueda llegar porque el precio internacional no le permite resistir el flete desde las zonas de producción hasta Santos o hasta Paranaguá. Por lo tanto, el hecho de tener una alternativa de transporte de menor costo --por ejemplo, el flete fluvial por el sistema Paraguay-Paraná, con los trasbordos correspondientes en Nueva Palmira y Montevideo-- se convierte en algo no sólo atractivo sino en la única opción de mantener el desarrollo de esas zonas mediterráneas. Seguramente, allí estaremos todos pujando por ese mercado; es casi seguro que Brasil tratará de mantenerlo, y Bolivia y Chile intentarán lograr la salida de la producción por el Pacífico, en tanto nosotros con Argentina trataremos de sacarla por el Atlántico, por el Río de la Plata. Allí tenemos un mercado potencial de cargas, de mayor interés.

Por otro lado, existe también el mercado de graneles de la zona baja de la cuenca del Plata. En los años próximos, este tema estará más relacionado con el Ministerio de Relaciones Exteriores en función de su vinculación con la profundización de los canales de Martín García; como es sabido, esta cuestión se encuentra en la órbita de la Comisión Administradora del Río

de la Plata.

En relación con el tema forestal, existe la alternativa de la potencialización de los puertos, fundamentalmente del de Fray Bentos como lugar de salida de la producción forestal. Esta producción será enviada a una terminal portuaria que podría ser Montevideo o Fray Bentos. Hoy en día, Fray Bentos es un puerto que tiene 21 pies de calado, por lo cual está limitado en su capacidad de transporte. Por ello, se debería mejorar las condiciones imperantes allí, lo que implicaría el dragado del Río Uruguay. Este proceso se llevará a cabo parcialmente por Argentina, país que se está ocupando del tema. En definitiva, por medio del dragado se trataría de mejorar la situación existente. Si el puerto de Fray Bentos realmente quiere tener un papel protagónico, sería necesario alcanzar los 26 pies de calado; a partir de allí, empezaría a ser muy difícil la profundización, dado que habría que dragar la totalidad del río, porque con los primeros pies sólo se sacan las "montañitas" que hay en el lecho del río. Realmente, el tema relacionado con los canales de navegación se deberá estudiar y analizar en los próximos años; cabe acotar que ya se realizó un estudio preliminar.

Asimismo, en estrecha vinculación con la infraestructura portuaria, habrá que pensar en el destino maderero que tiene el puerto de Fray Bentos. Por supuesto, el tema de la madera aparece por varios lados: en la infraestructura vial, en la ferroviaria y en la portuaria. En consecuencia, el Poder Ejecutivo ha comprendido la necesidad de crear una Comisión y un grupo de trabajo que encare en forma sistemática la cuestión relacionada con el transporte forestal. En estos días, ha sido publicada la integración de dicha Comisión en la que participa el sector privado y el público.

A modo de pantallazo inicial, esto es lo que podemos adelantar de lo que será nuestra presentación en ocasión de la Ley de Presupuesto. Esperamos que esa ley no sólo cumpla determinados requisitos sino que pueda ser también una herramienta de planificación y de gestión. Así, los señores Legisladores, contarán con una herramienta que hará posible el seguimiento de nuestra actuación en los próximos cinco años.

Espero que mi exposición haya resultado breve e ilustrativa.

lt. 9

Por supuesto, no he hablado de otros temas que si bien están bajo la órbita del Ministerio, no se relacionan con el transporte. Entre ellos, podría citar el de los recursos hídricos, que administra la Dirección Nacional de Hidrografía. Esta cuestión nos preocupa especialmente, dado que el agua es el principal recurso para el siglo XXI; todos debemos ser muy conscientes de que la administración del agua es, hoy en día, la administración de un poder sumamente importante. Entendemos que este tema debe ser objeto de un programa de regulación de recursos hídricos --principalmente en las zonas este y norte del país-- y ya estamos encaminados hacia la reformulación de uno existente.

Por otro lado, nuestro Ministerio también es mano ejecutora en las obras de arquitectura de la Administración Central, de los Entes Autónomos y de los Servicios Descentralizados. Al respecto pensamos que la Dirección de Arquitectura deberá ir transformando su perfil hacia las obras por contrato. En definitiva, esta Dirección opera como un vendedor de servicios a clientes --como el Ministerio de Salud Pública, el CODICEN, la Universidad de la República, etcétera-- que reclaman eficiencia, ya que poseen escasos recursos y desean que rindan lo más posible.

Si aceptamos que tenemos ineficiencias, debemos actuar sobre ellas, y entendemos que eso lo podemos hacer orientando el estilo de la administración hacia la obra por contrato y mejorando la eficacia de la obra por administración directa. De todas formas, siempre habrá un área de actividad que el sector privado no va a realizar y, seguramente, deberemos encararla nosotros. Por ejemplo, el sector privado nunca mantendría el Palacio Legislativo, porque le sería muy difícil contar con los especialistas necesarios para hacerlo.

Otra competencia de la Dirección Nacional de Hidrografía es la que tiene que ver con los puertos deportivos como los de Punta del Este, Piriápolis, Colonia y La Paloma --aunque este último no es tan deportivo-- y al respecto estamos considerando continuar la política de desarrollo, que deberá autofinanciarse. Esto significa que no será el sector público sino el privado el que deberá invertir en esas áreas, potenciando los ya existentes o desarrollando nuevos recursos, como por ejemplo el de tantos arroyos que desembocan en el Río de la Plata y que hoy en día están subutilizados. En definitiva, se trata de desarrollos portuarios deportivos, con

el común denominador de la preservación del medio ambiente, como corresponde a la calidad de vida que entendemos que se debe mantener para seguir brindándole al turismo ese atractivo. Por último, dentro de las actividades del Ministerio tenemos la política de convenios, que fue iniciada por el Arquitecto Pintos Risso y es sumamente beneficiosa. Tratamos de objetivizarla a través de la fijación de una serie de criterios, tanto en las etapas de planificación, presupuestación y priorización de las distintas obras, así como en lo que corresponde a la racionalización de los aportes del Ministerio y de la comunidad.

En cuanto a la categorización, podemos decir que existen convenios de distinto tipo: los oficiales --celebrados con institutos oficiales--y los que se realizan con el patrimonio del país o con la comunidad. Cada uno de ellos merece un tratamiento diferencial. En este momento estamos preparando un instructivo para poder lograr una orientación en esa materia.

SEÑOR VIRGILI.- Debo expresar que nos llena de satisfacción la presencia del señor Ministro y la sensibilidad que ha tenido frente a nuestra invitación al concurrir con todos sus asesores.

Seguramente todo lo que trabajemos en esta Mesa, será ejecutado por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. Por ese motivo, debíamos conocer vuestro pensamiento y consideramos que el esbozo que han realizado fue muy claro. Muchas de las cosas que ustedes expresaron no las conocíamos y entendemos que si bien nos dieron una imagen de realismo, también nos permitieron mirar con optimismo el futuro del país.

Ultimamente hemos escuchado al señor Ministro --a través de los medios de difusión-- expresar que su Cartera tiene carencias y dificultades momentáneas, pero creemos que con el esfuerzo de todos el país va a salir adelante. Evidentemente, se trata de un Ministerio muy trascendente, en el que tenemos puestas nuestras esperanzas.

Conocemos al señor Ministro de su anterior actuación y a muchos de sus asesores --como por ejemplo al señor Serrentino, con el que tuvimos oportunidad de conversar varias veces-- y tenemos mucha confianza en ellos.

No cabe duda de que todos los integrantes de esta Comisión

tenemos intención de trabajar y para ello debemos mantener un diálogo fluido con los representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque, en definitiva, ustedes serán los ejecutores de los proyectos que estudiemos.

El señor Ministro nos ha hablado de muchos elementos importantes para el país, pero yo me voy a referir a algo que no sale de tono y que se refiere a una circunstancia que conozco. Debo aclarar que por más que sea Senador de la República, no dejo de ser representante de mi departamento; si dijera lo contrario sería como hacerme trampa al solitario. Personalmente, vivo en el departamento de Canelones y --aunque no quiero hacer críticas porque no corresponde a mi manera de ser-- debo expresar que en los últimos años ha soportado algunas deficiencias características y por todos conocidas.

Voy a permitirme expresar que Canelones cuenta con una red vial muy importante; por su conformación geográfica, está subdividido y, evidentemente, tiene muchísimas carreteras y caminos. En las rutas 6 y 7 se hizo un gran .... al arrancar los árboles de la vera del camino para poder ensancharlas, pero lamentablemente no se pudieron construir nuevas carreteras y las viejas están deterioradas y son un peligro latente. Nosotros sabemos que el Ministerio tiene dificultades económicas y no queremos presionarlo y pedirle cosas imposibles, pero deseamos que con el correr del tiempo se nos escuche.

También nos preocupa mucho la ruta 36, por la que transitamos desde hace muchísimos años, pudiendo constatar su estado de deterioro. Asimismo, la ruta del Parador Tajes --que es un lugar maravilloso de atracción y de expansión del espíritu-- tampoco está en buenas condiciones.

Asimismo, podemos referirnos al puente de Paso de las Toscas; los ómnibus que lo transitan deben ir a un lugar y después volver por un camino distinto hacia otra parte.

Habría muchas cosas más para decir, pero simplemente quería plantear estas dificultades que está padeciendo el departamento. Como el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas sabe, no somos impacientes y tenemos la seguridad de que los ejecutores emprenderán su labor en la medida en que les sea posible. De todas maneras, sentí el deber de hacer este planteamiento porque, de otro modo, estaría traicionando mi

conciencia y dejaría mal a mis amigos si supieran que no lo hice.

Deseo al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y a sus asesores el mayor éxito en esta gestión. Su éxito será el de todos, puesto que estamos en el mismo barco; por lo tanto, si se hunde, nos ahogaremos todos.

Quiero agregar que a Lucio lo conozco desde hace mucho tiempo, así como a la gente que lo acompaña, en quienes confío plenamente para que entre todos tratemos de que no se hunda el barco.

SEÑORA ARISMENDI.- Como al señor Ministro le consta, hemos estado preocupados por algunos aspectos vinculados con el tema del transporte. Su exposición al respecto ha sido muy ilustrativa y seguramente habrá otras oportunidades para profundizar en determinados puntos específicos.

Hemos seguido muy de cerca la problemática vinculada con los permisos provisorios otorgados a la empresa RAINCOOP para el transporte de pasajeros hacia y desde el departamento de Canelones, y el señor Ministro tuvo la deferencia de informarnos detalladamente sobre el tema. Compartimos, en general, la instalación de aquella Comisión --acordada en el Ejercicio anterior-- abocada al estudio del vínculo entre la oferta y la demanda en toda la zona y al hecho de ver si se trataba o no de transporte local, ya que en este último caso debía ser cubierto por la Intendencia. Sin embargo, a pesar de ese análisis --con el que seguramente íbamos a estar de acuerdo en líneas generales-- y de un estudio que tiene que ver con las nuevas unidades y con la situación de sobreoferta o no --que también debe determinarse más allá de las manifestaciones de los propios vecinos y de las empresas--, creo que es un tema que debe examinarse desde el punto de vista técnico, independientemente de la salida a la que aspirábamos, que era el mantenimiento de la línea de RAINCOOP hasta tanto no se cumpliera con estos estudios; pero lógicamente esto es opinable.

Querría saber a través de qué mecanismos y en función de qué evaluación se concede a la empresa CUTCSA un tramo que hasta ese momento estaba cubierto por COPSA. ¿Se trata de una extensión de recorrido o de una nueva línea? En ese sentido, pienso que podríamos valorar la posibilidad de un estudio

acerca del rendimiento de la cobertura que hace COPSA, aunque este aspecto también es opinable. Concretamente pregunto ¿a partir de qué conclusiones y evaluaciones es que, cesada la línea de RAINCOOP, se otorga a CUTCSA las líneas C3 y C4?

Por otra parte, nos preocupa el tema vinculado con la concesión de obras, así como las manifestaciones vertidas por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas al asumir su cargo, en cuanto a la disponibilidad y al cumplimiento de aquéllas.

En otro orden de cosas, quisiera referirme a los convenios con instituciones sociales --algo que hemos vivido desde otro ángulo profesional--, a la realización de obras y a la forma en que se exigen, se cumplen o se controlan las posibles contrapartidas, si es que existen. ¿Habrá un seguimiento por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que nos asegure que eso redunde en un beneficio para la comunidad?

SEÑOR MINISTRO.- Con relación al tema de las rutas 6, 7 y 36 y al puente Paso de las Toscas, debo decir que ya hemos estado conversando algo con el señor senador. Concretamente, nos remitimos a ver dónde estaban ubicadas esas obras dentro del "ranking".

Afortunadamente, la Administración anterior preparó un programa de obras que tiene un sustento técnico y económico muy importante, que nos permite establecer prioridades. Teniendo en cuenta esto y la restricción presupuestal, debemos ver qué servicios podemos otorgar en las distintas rutas. Si el presupuesto fuera ilimitado, estaríamos rehabilitando la mayor parte de la red vial, pero sabemos que ello no es posible. Por lo tanto, debemos determinar qué rutas necesariamente deberán ser rehabilitadas, cuáles podrán tener obras de mantenimiento extraordinario y a cuáles simplemente se les hará un mantenimiento rutinario.

Entre las prioridades en cuanto a rehabilitación --sin dejar de considerar que ésta implica grandes costos por kilómetro-- figuran las rutas 6 y 7, en particular en el tramo donde se juntan, o sea, la continuación de Instrucciones. Ello es así desde el anterior Gobierno del doctor Sanguinetti, pero las obras no se pudieron encarar por problemas de restricción presupuestal. A pesar de elaborarse el proyecto, no pudo llegarse a su instrumentación.

Tal como dijo el señor senador, Canelones tiene una red vial bastante importante, quizá la más densa de todo el país, por lo que necesita una contemplación especial.

Con respecto a las preguntas formuladas por la señora senadora, en principio me voy a referir al tema del transporte en la costa. Dentro de la presentación que acabo de realizar, tenemos la gran preocupación de la sobreoferta. ¿Qué significa un nuevo permisario? Significa más oferta y esto, a su vez, implica una reducción de los coeficientes de ocupación. Por lo tanto, cuando tuvimos al alcance una medida que iba en sentido contrario a nuestra preocupación principal, no derogamos el acto administrativo original, sino el acto confirmatorio de ese permiso precario, y abrimos un compás de espera para poder realizar estudios de demanda y de ocupación, que entendemos son los elementos técnicos sobre los cuales se debe sustentar una decisión definitiva. En este momento, se está procesando la información sobre estos temas y hemos concluido que no solamente existe la problemática del transporte --que también incluye al suburbano--, sino que se adiciona el hecho de estar supliendo con un servicio interdepartamental, uno que tiene características de local. No estamos hablando de una solución a corto plazo, sino a mediano o largo plazo; tal vez deberíamos pensar en concesiones diferentes: líneas internas para una ciudad que, como sabemos, se ha venido desarrollando rápidamente, y líneas interdepartamentales, que utilicen los corredores interdepartamentales, , que son sobre los que realmente el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene jurisdicción.

De todas formas, entendemos que somos los responsables de las líneas y tenemos que pensar en los usuarios.

Debido a que teníamos dos empresas concesionarias en la zona que han ganado dichas concesiones en licitaciones públicas, una en el año 1973 y la otra en 1983 --quizás el Director de Transporte me lo pueda confirmar-- y para no dejar a esos usuarios sin el servicio que les había generado tanta expectativa y mientras resolvíamos este tema, lo que hicimos fue plantear a la empresa CUTCSA que realizara un alargue de la línea que en la actualidad ya estaba cubriendo, a los efectos de que los ómnibus pasaran más cerca de donde viven los usuarios. En definitiva, la problemática de los vecinos de Parque del Plata se basa en que existe una zona que se ha desarrollado en forma muy importante durante los últimos años,

a la cual, inteligentemente, la empresa RAINCOOP derivó su servicio, mejorando de esa manera el transporte para aquellos pobladores. Entonces, mientras no tengamos una solución definitiva a ese permiso precario, hemos resuelto que se cubra ese servicio a la población. Lo estamos haciendo con frecuencias que son tal vez menores y también tenemos en cuenta algunas quejas de vecinos con respecto a la calidad de dichos servicios prestados por las empresas COPSA y CUTCSA.

De esta forma lo que queremos hacer es favorecer al usuario ya que es a quien nos debemos, puesto que las demás son herramientas intermediarias entre el propietario de las líneas, que es el Estado, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y los usuarios. Es decir que nuestra función es no dejar a éstos sin un servicio mientras se procesa toda la información que estamos brindando y hasta tanto no tomemos una decisión definitiva.

Con relación al tema de los recursos, podemos decir que nos encontramos frente a una situación pragmática. En este sentido, existe un presupuesto que ha aprobado el Parlamento y un compromiso de obras que excede la autorización legislativa. Por lo tanto, ello ha determinado que tomáramos ciertas medidas para suspender la totalidad de las obras. Desde el momento que tomamos esta decisión hasta la fecha --es decir, en estos 15 días-- hemos analizado cuál es la efectiva disponibilidad y, seguramente, a través de ella y luego del acuerdo con Presidencia, hoy anunciaremos el reinicio de un número muy reducido de obras correspondientes a la totalidad de contratos que estaban en marcha, priorizando aquellas que por orden cronológico actualmente están culminándose, las que tienen financiamiento externo, las que tienen que ver con la supervivencia de las empresas y, por último --aunque no menos importante-- y las que, además, coinciden con el plan de obras que someteremos a consideración, el cual hemos recibido de la administración anterior.

Por otra parte, con respecto al tema de las concesiones, entendemos que éstas son una herramienta importante tanto para las áreas portuaria y ferroviarias, así como para las carreteras. Pensamos que se trata de una política que la ley previó en su momento y que se puede canalizar en inversión privada, lo cual va a permitir la realización de las obras.

Evidentemente, todos los procesos referidos a concesiones en América Latina son muy difíciles, ya que cada vez que se realiza algo nuevo se padece la falta de experiencia y de conocimiento, lo que nos puede llevar a enfrentarnos a algunas dificultades. Sin embargo, creemos que es una herramienta necesaria y, sobre todo, útil, por lo que la utilizaremos. Al respecto, podemos decir que las concesiones ya han tenido lugar en el pasado y se continuarán empleando, pero tratando de fortalecernos en la utilización de ese tipo de herramientas, teniendo en cuenta la experiencia de otros países que ya la utilizan fluidamente, tales como son los casos de Chile, Argentina y otros aún mejores como los de Inglaterra y Francia.

Por otro lado, queremos manifestar que estamos tratando de objetivar la política de convenios a través de un instructivo, en el cual separamos los correspondientes a instituciones y los que tienen que ver con la conservación del patrimonio arquitectónico, histórico y artístico del país. Por ejemplo, para poner un caso concreto, si hablamos del Club Uruguay, seguramente por su contenido no ameritaría realizar un convenio en este sentido. Sin embargo, como forma parte del patrimonio arquitectónico uruguayo, entendemos que dicho convenio debe hacerse porque es una forma de preservar un activo de la cultura del país.

Además, la enorme mayoría de los convenios son los que se efectúan con la comunidad y, en esos casos, nuestro deseo es el de objetivar dicha política. Podemos decir que en esta área existen muchos temas en materia de planificación. Por ejemplo, si en un pequeño centro poblado del interior el club A construye un gimnasio, por su parte, el club B --que es su competidor normal--, quiere también construir el propio y, además, el club C --que es el tercero en esa localidad y está intentando igualar en simpatía y en número de adeptos-- desea hacer lo mismo, se llega a tener tres gimnasios en una localidad de 6000 habitantes. Personalmente, entendemos que existe una falta de racionalidad en este tipo de procedimientos.

De la misma forma, pensamos que es necesaria una priorización cuando contamos con escasos recursos. A esos efectos, estamos pensando en un período de pases o de solicitudes --tal vez dos veces por año-- en donde se puedan presentar los aspirantes a convenios para realizar una priorización. Esto se hace a fin de que no ocurra que, por

ejemplo, estamos haciendo un convenio y, de repente, aparece otro que nos resulta más importante o prioritario y como llegó más tarde no puede atenderse.

Por otra parte, con respecto al tema de la presupuestación ha habido malas prácticas en cuanto a que como los beneficiarios ya saben que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas va a fijar un determinado porcentaje, éstos duplican los presupuestos para que cuando el convenio se realice, nuestra Cartera acepte la totalidad del aporte. Por estas razones, se debe fortalecer la oficina de costos para que mejore en ese sentido. Por otro lado, en cuanto a la cuantificación de los aportes, entendemos es que cuando la comunidad tiene la iniciativa de hacer algo, lo lógico es que no le cobráramos impuestos, o sea, sería algo similar al régimen de exportadores. En definitiva, cuando alguien va a realizar una obra de tipo social paga IVA sobre los materiales, realiza aportes al Banco de Previsión Social y debe abonar el IMESI por el combustible, es decir que debe pagar por una serie de elementos que hacen la diferencia en lo que se llama costo financiero y social; entonces, parecería que esa diferencia debería ser como situación media, la que reconociéramos como aporte del Estado. Esta situación tendría a su vez determinados sesgos según el contenido social de la obra. Si esta última tiene mayor contenido social, se aumentará el aporte del Estado y, a la inversa, si es menor, disminuirá la eliminación de impuestos. Decimos esto porque no se puede tratar de la misma forma la reparación de humedades en una escuela de discapacitados que una cancha de pádel en un club deportivo.

Todas esas medidas tienden a esa objetivización, a nuestro juicio sanas, y van a fortalecer la herramienta que el legislador le ha dado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas para llevar adelante un programa que, en su concepción, entendemos sumamente conveniente.

SEÑOR SEGOVIA.- Antes que nada, quiero indicar que la presencia del señor Ministro y sus asesores en el Parlamento significa una buena señal, lo que amerita, justamente, no hacerle preguntas, porque obligarían a nuevas respuestas. Sin embargo, sí deseo darle la visión de quienes pertenecemos al norte del Río Negro. Sin duda, la obra pública en los departamentos más alejados de la capital tiene real incidencia en toda la problemática. Advierto que, desde el momento que el señor Ministro fue designado, hemos sido cuidadosos en ir recopilando

sus expresiones. Creo que en su postura inicial fue encontrando algunos obstáculos severos en el camino que le obligaron a tomar algunas decisiones y hacer referencia a situaciones que indudablemente están visualizadas desde el punto de vista de la gestión del Ministerio. Parecería que ésta, desde el punto de vista técnico, ha incorporado un grupo selecto de técnicos. Me preocupa que si se trata de mejorar la gestión, se haga lo propio --tal como lo ha manifestado a través de la prensa-- en el ámbito administrativo.

De modo que, frente a lo que ha encontrado y a la diversidad de cifras que se manejan --por cuanto nunca son las mismas--, quisiera saber cuál es el real alcance de la situación que el señor Ministro ha encontrado desde el punto de vista administrativo y cuál el que tiene que ver con el aspecto técnico, así como con la realización de las obras. Indudablemente, el tiempo de que disponemos obligará a que alguna de esas respuestas se posponga o sea muy breve.

Por otra parte, también me preocupa --en función de sus expresiones acerca del énfasis en la parte forestal-- la incidencia que se le otorga al desarrollo de las vías férreas. A este respecto, conocemos la situación particularmente grave que existe al norte del Río Negro. De modo que si la limitación de recursos existente incide en esa obra, creo que será de difícil emprendimiento, aunque no está en mi juzgar la prioridad en ese sentido. Quiero aclarar que estoy muy vinculado a las empresas forestales, por cuanto he trabajado como técnico para éllas y sé del movimiento que se produce al respecto.

Reitero que la buena señal de la presencia del señor Ministro en el Parlamento no significa que me dé una respuesta a mis interrogantes en este momento, ya que habremos de disponer de otra instancia para hacerlo. Anteriormente, al ingresar al Palacio le manifesté que yo ponía énfasis en la presencia de los ingenieros agrimensores, aunque resulta que el único técnico que no concurrió fue, precisamente, el ingeniero agrimensor. Espero que eso no suceda en el futuro y que se fortalezca su presencia.

SEÑOR MINISTRO.- Ante la consulta del señor Senador Segovia, deseo manifestar que nos interesa tener conciencia acerca de qué es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, es decir, un intermediario entre los contribuyentes y los servicios que

a ellos se les devuelve. Se trata de un concepto general del Estado, y particularmente del caso de nuestra Cartera. Si partimos de ese concepto general --en el que, seguramente, todos debemos estar de acuerdo--, el administrador debe cobrar algo razonablemente comparable a lo que es un costo de administración. Frente a un presupuesto de U$S 126:000.000 que tiene el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el gasto interno asciende a U$S 64:000.000 --consistente en el pago de salarios-- y de U$S 20:000.000 adicionales destinados a materiales y otros insumos vinculados al propio funcionamiento. De esa cifra total, una parte vuelve en prestación de servicios directos en algunas tareas que hacemos por nosotros mismos. Diría que, haciendo un gran número, no más de un 80% de esa cantidad de que estamos hablando, volvería a la comunidad en servicios. Quiere decir que el costo de administración o intermediación oscila alrededor de un 50% del presupuesto. A nuestro juicio, ese número global es excesivo. Seguramente, a ese porcentaje está vinculada la pérdida de lo que era el presupuesto de obras públicas. Evidentemente, si tenemos el doble de presupuesto, ese 50% --si se mantuviera fijo-- pasaría a ser un 25%. De ese modo, estaríamos bajando sensiblemente el costo de administración. Lo que resulta claro es que, en general, la variable de ajuste ha sido la parte del gasto más productiva, es decir la inversión y el mantenimiento. Entendemos que esto no resulta razonable, si bien tenemos que ir disminuyendo la inversión y el mantenimiento, debemos hacer lo mismo con el gasto interno.

Con relación a la reforma administrativa, su objetivo será devolver en servicios a la población más de lo que hacemos en la realidad.

Con respecto al tema del norte del país y a la importancia forestal, seguramente Tacuarembó y Rivera tienen un rol preponderante, pues allí se localiza alrededor de un 35% de esa actividad; otro 35% se ubica en Río Negro y Paysandú, mientras que el resto está distribuido entre Soriano, Lavalleja y Treinta y Tres. Aclaro que estos porcentajes responden a ideas primarias muy globales. Ciertamente, el lugar más desfavorable desde el punto de vista del transporte lo constituye la zona de Rivera y Tacuarembó. Precisamente, es allí donde tenemos más expectativas en materia ferroviaria porque, de acuerdo con números preliminares, la reactivación de esa actividad implicaría una inversión del orden de U$S 10:000.000, mientras que si la pensáramos canalizar por la vía carretera --que sería

la alternativa más fácil para el productor--, la cantidad sería significativamente superior. De allí esta preidentificación del rol del transporte ferroviario.

Por supuesto que ningún usuario va a hacer uso del transporte ferroviario si éste no se aviene a los requerimientos del productor, si no da seguridad en el cumplimiento de horarios, si las interfases del transporte no son buenas o, si para llegar a él hay que hacer un trasbordo previo de carga y descarga para llegar al vagón. Si estas condiciones no se cumplen, nos vamos a encontrar con que el transporte ferroviario no será competitivo. Por lo tanto, tenemos que actuar sobre ese aspecto para lograr que el ferrocarril y la infraestructura apta para transportar grandes tonelajes sean medios competitivos. Pienso que con esto quedan cubiertas las inquietudes que se me formularon.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tenemos interrogantes múltiples y en virtud de la forma en que se ha entablado el contacto, pienso que tendremos muchas oportunidades para plantearlas. En lo personal, me llamó la atención que entre los puertos madereros no estuviera incluido el estudio del de Nueva Palmira.

Por último, debo decir en nombre de la Comisión que este contacto nos ha resultado muy interesante y estamos deseosos de que así se mantenga.

La Comisión agradece la presencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y asesores.

(Se retira de Sala el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y asesores)

(Es la hora 10 y 48 minutos)